This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

A 755,577

FROM THE LIBRARY OF

Professor Karl Heinrich Rau

OF THE UNIVERSITY OF HEIDELBERG

PRESENTED TO THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN

BY

Mr. Philo Parsons

OF DETROIT

1871

Ueber

Eisenbahnen

und

Banken,

ihre

Vortheile und Nachtheile.

Ein Wort zur Beherzigung

für alle diejenigen,
welche an dem Gemeinwohle Theil nehmen oder sich mit ihren Kapitalien bei diesen Unternehmungen interessiren wollen.

Eile mit Weile!

Von

D. Friedrich Schmidt.

Zweite Auflage.

Zittau und Leipzig,
Verlag von O. M. Nauwerck.
1836.

Aufgeschnitten

Transport.

PARSONS LIBRARY
University of
MICHIGAN

Einleitung.

§. 1.

Blicken wir mit Unbefangenheit auf die gegenwärtige Lage der menschlichen Gesellschaft, so läßt sich nicht verkennen, daß, in Folge eines Zusammendrängens der staunenswerthesten Umwälzungen und der wunderbarsten Begebenheiten, sich überall ein Wanken, ein Umsturz gewohnter und durch das Alter geheiligter Ansichten und Verhältnisse zu Tage legt, wodurch keine frohen Hoffnungen erweckt werden. Eine Unklarheit und Zerrissenheit der Ideen, Begriffe und Meinungen über die wichtigsten Angelegenheiten der Menschheit tritt überall zu Tage, welche sich mit dem, was besteht, in offenbaren Widerspruch setzt und früher oder später in der Verworrenheit der materiellen Verhältnisse der Gesellschaft, wenn sich nichts ändert, gefährliche Stützpunkte finden kann.

Daß diese sich in der neuesten Zeit immer schlechter gestaltet haben, kann nicht verkannt werden; denn es läßt sich nicht mehr leugnen, daß die Zahl der Proletarier in allen Ländern, vorzugsweise aber gerade in denen, welche auf der anderen Seite das Bild des größten Reichthums mit allem seinem Gefolge uns vor die Augen führen, auf eine Besorgniß erregende Art zugenommen hat, und daß die Lage der arbeitenden Klassen in allen Ländern, ungeachtet der überall herausgehobenen Zunahme der Reichthümer immer gedrückter wird; ein Umstand, welcher, zusammengehalten mit der überall zu Tage tretenden und heftig verfolgten Zerrissenheit der Ansichten über die politischen Verhältnisse, nothwendig zuletzt Gefahren der ernstesten Art herbeiführen muß.

Die Bestrebungen, welche überall zu Tage treten, dieser Lage der Dinge abzuhelfen, sind daher nur eine natürliche und nothwendige Folge dieser Zustände. Ihre Richtungen sind sehr

verschieden, je nach den verschiedenen Ansichten derer, von denen sie ausgehen, und eben so verschieden sind die Vorschläge, welche zu Besiegung dieser Uebel gemacht werden. Die Einen hoffen Alles von der Bekämpfung des Uebels durch sittliche Kräftigung, Aufklärung und Verbreitung richtiger Ansichten und Vermehrung und Verallgemeinerung nützlicher Kenntnisse, die Andern sehen in der Beförderung der materiellen Interessen der Völker das beste Hilfsmittel. Beide haben Recht; aber nicht in Befolgung einseitiger Bestrebungen, sondern nur in dem vereinten Zusammenwirken Beider liegt das Heil.

Die große Aufgabe der Zeit ist daher, in geistiger Beziehung den Widerstreit der verschiedenen Ansichten zu versöhnen, unklare Vorstellungen und Begriffe zu berichtigen und vor allem das Menschengeschlecht sittlich zu kräftigen, in materieller Beziehung die Lage der arbeitenden Klassen zu verbessern.

Um diesen Zweck zu erreichen, muß allerdings auch in sittlicher und intellektueller Hinsicht auf sie eingewirkt werden, das materielle Hilfsmittel aber kann allein in Vermehrung der menschlichen Arbeit bestehen. Diese ist also in materieller Beziehung die zu lösende Aufgabe der Zeit und es fehlt nicht an Vorschlägen zu ihrer Lösung.

§. 2.

Die wichtigsten in dieser Beziehung in Frage gekommenen Maßregeln für Deutschland sind Eisenbahnen und Banken.

Die Eisenbahn zwischen Fürth und Nürnberg ist bereits vollendet. Von Wien aus nach Gallizien soll bis zum Jahre 1838 gleichfalls eine Eisenbahn angelegt werden, und der Bau der Eisenbahn zwischen Dresden und Leipzig hat schon in diesem Jahre seinen Anfang genommen. Zwischen Mannheim und Basel soll eine Eisenbahn errichtet werden und in Hamburg, Braunschweig, Hannover, Frankfurt am Main, Mainz, Ulm, Augsburg und München ist überall von Anlegung von Eisenbahnen in allen Richtungen die Rede. Man will Deutschland mit einem Netze von Eisenbahnen überziehen, und die lebhaft bewegte Phantasie sieht schon, wie, erforderlichen Falls, ganze Armeen mittelst der Eisenbahnen mit Fluges-Schnelle von

einem Ende Deutschlands zum andern versetzt werden. Ein besonders dazu bestimmtes Journal erscheint, um die Angelegenheit der Eisenbahnen zu empfehlen und das Publikum zu Unterstützung der diesfallsigen Pläne und Entwürfe aufzumuntern. Andere Blätter stimmen in diesen Ton ein; öffentlich wird verkündet, daß das Heil blos in der Anlegung von Eisenbahnen zu finden sey und daß sie allein im Stande wären, Reichthümer und Verkehr zu schaffen. Jeder Zweifel daran wird durch ein Hinweisen auf das Beispiel Nordamerika's und Englands niedergeschlagen.

Neben den Eisenbahnen werden auch Banken in Vorschlag gebracht. In Baiern ist eine Nationalbank bereits im Entstehen, in Sachsen wird sie gewünscht und es ist bereits bei der letzten Versammlung des sächsischen Industrievereins in einer interessanten Diskussion der etwaige Zweck und Plan dazu von mehreren Seiten beleuchtet und besprochen worden.

Von allen Seiten her ergehen direkte oder indirekte Aufforderungen zu Unterstützung dieser Unternehmungen, und es werden die Vortheile, welche sie dem Publikum im allgemeinen wie den Unternehmern insbesondere bieten, herausgestrichen; öffentlich wird verkündiget, wie der Verkehr mittelst dieser Anstalten einen neuen, nie geahnten Aufschwung nehmen werde; man sieht schon, wie die Aktien dieser verschiedenen Unternehmungen um die Wette steigen und ihre Inhaber bereichern, und Jedermann ist bemüht, um sich, sey es auch mit Opfern, auf das schnellste die Theilnahme an dem Zuge zu Eroberung des goldenen Vließes zu sichern. Es scheint gleichsam, als habe sich ein uns nüchternen Deutschen sonst nicht eigner Taumel unserer bemächtiget, welcher in Eisenbahnen, Kanälen und Banken allein das Heil sieht und gern Alles hingiebt, um einen Antheil an der zu erwartenden reichen Ausbeute zu haben.

§. 3.

Bei solchen Umständen mag es wohl an der Zeit seyn, eine nochmalige Prüfung der vorgeschlagenen Maßregeln anzuempfehlen, ehe man zu einer vorschnellen Ausführung schreitet, die den zu hoch gespannten Erwartungen wahrscheinlich

nirgends entsprechen wird, auf vielen Stellen aber vielleicht statt der gehofften Gewinnste nur Verluste herbeiführen dürfte, wenn man ohne sorgfältige Erwägung aller Umstände zu Werke gehen wollte. Eine solche genaue und sorgfältige Prüfung ist vor allen Dingen denen anzuempfehlen, welche geneigt sind, sich mit ihren Kapitalien bei der einen oder bei der anderen dieser Unternehmungen zu interessiren.

Die nachstehenden Bemerkungen sollen dazu dienen, die vorzüglichsten Fragen, welche in dieser Hinsicht aufgeworfen werden müssen, zu erörtern, und die Besorgnisse und Zweifel, welche dabei entstehen, anzudeuten. Wie auch das Resultat derselben ausfalle, die Sache kann durch eine nochmalige Prüfung nur gewinnen, weil sich dabei entweder die verheißenen Vortheile mit noch größerer Bestimmtheit und Zuverlässigkeit herausstellen und um so mehr zur Unterstützung dieser Unternehmungen anspornen werden, je gewisser die Sicherheit des Erfolges hervortritt, oder allzu überspannte Erwartungen und Hoffnungen herabgestimmt, die Ansichten berichtiget und die Bestrebungen von einer zu großen, vielleicht schädlichen, Allgemeinheit auf die wichtigsten Punkte, welche dann um so kräftiger angegriffen werden können, zurückgerufen werden.

Wegen der verschiedenen Gegenstände, die sie umfaßt, wegen der verschiedenen Rücksichten, welche dabei genommen werden müssen, und wegen der verschiedenen Erörterungen, welche sich bei jedem derselben nothwendig machen, zerfällt diese Prüfung von selbst in zwei Abtheilungen, deren eine sich mit den Eisenbahnen, die andere mit den Banken zu beschäftigen hat.

Erste Abtheilung.

Ueber Eisenbahnen.

§. 4.

Ehe wir zu einer speziellen Erörterung dieses Gegenstandes übergehen, macht es sich nothwendig, einige Betrachtungen über das stete Hinweisen auf die Früchte, welche die Eisenbahnen in Nordamerika und England getragen haben und noch tragen und über die Folgerungen auf die gleichen Ergebnisse in Deutschland, welche man daraus ziehet, anzustellen.

§. 5.

Wenn irgend Beispiele etwas beweisen sollen, so ist das erste und ganz unabweisliche Erforderniß derselben, daß die Verhältnisse, unter denen die Beispiele, auf welche man sich bezieht, vorkommen, genau dieselben sind, welche in dem Falle und an dem Orte, für welchen man daraus etwas beweisen will, obwalten. Nur unter diesen Umständen kann man sie als wirkliche Beweise gelten lassen; nur dann können aus den gleichen Maßregeln die gleichen Folgen hervorgehen. Wo eine solche Gleichheit der Verhältnisse sich nicht vorfindet, da können auch Beispiele nicht vollständig beweisen.

Ehe wir das Gewicht jener Beispiele aus der Geschichte Englands und Nordamerika's so unbedingt anerkennen, müssen wir zuerst einen Blick auf die Lage Nordamerika's und Englands werfen und dieselbe mit der Lage Deutschlands vergleichen. Dabei aber ergeben sich sogleich sehr bedeutende und in die Augen fallende Verschiedenheiten.

Nordamerika, ein junger in der Entwickelung begriffener Riese, ist in dem kräftigsten Aufblühen und Erstarken begriffen. Der Arbeitslohn steht sehr hoch, und es fehlt an Händen für die Bedürfnisse der Bewohner. Die Kultur hat sich aus seinen Urwäldern erhoben und sie erst theilweise gelichtet, so zwar, daß sie an der Europa zugekehrten Seeküste, von

wo sie ausging, am stärksten vorgeschritten ist, gegen das Innere zu aber nach und nach abnimmt und in den entferntesten Ansiedlern mit den wilden Stämmen und den Urwäldern wieder zusammentrifft und an ihnen, wie des Meeres unruhige Fluthen an bedrohten Küsten, naget, bis sie dieselben gänzlich aufgerieben und gelichtet haben wird. Sein Gebiet erstreckt sich über große Räume, die Erzeugnisse der wärmeren Zonen gedeihen in seinem Süden, die der gemäßigten in seinem Norden vortrefflich. Unermeßliche Strecken des fruchtbarsten Bodens erwarten noch Kapitalien, die sie befruchten und Hände, die sie bebauen sollen. Große Ströme ziehen durch sein Gebiet, die Entfernungen sind gigantisch, die Produkte der verschiedenen Gegenden sehr verschieden, die Bewohner sehr unternehmend und in ihrem Unternehmungsgeiste durch keinerlei Fesseln beschränkt. Tausende seiner Schiffe bedecken die Meere, Hunderte von Dampfschiffen seine Seen und Flüsse, aber die Kommunikationen zu Lande sind in den inneren Provinzen noch unvollkommen und aus Mangel an Händen und Material nur langsam und mit großen Kosten herzustellen.

Der verschiedene Zustand der Kultur in den einzelnen Gegenden, die großen Entfernungen, die Schwierigkeiten der Landkommunikationen, die theilweise noch schwache Bevölkerung bei dem größten Ueberflusse an nützlichen Produkten, das Zusammentreffen aller dieser verschiedenen Verhältnisse bewirkt, daß ein lebhafter Austausch stattfinden kann, sobald die Kommunikationen zwischen den einzelnen Gegenden in guten Stand gesetzt werden, daß aber außerdem oft die nützlichsten und in größtem Ueberflusse vorhandenen Produkte, die in anderen Gegenden sehr gesucht sind und gut bezahlt werden, an Ort und Stelle gar nicht einmal einen Tauschwerth haben, weil Jeder, so viel als er davon braucht, umsonst sich aneignen kann. Es kommt also dort nur darauf an, Verbindungen, die noch gar nicht existiren, auf die möglichst leichte Weise zu eröffnen, und dies wird am zweckmäßigsten und im höchsten Grade durch Eisenbahnen erreicht, welche, wegen der Wohlfeilheit des in der Regel aus Holz bestehenden Unterbaues, in den weniger angebauten Gegenden sogar wohlfeiler herzustellen sind als gute Landstraßen.

Wo es aber in einem und demselben Lande so verschiedenartige und so zahlreiche Produkte giebt, wo lediglich der Mangel an guten Kommunikationen die Ursache ist, daß ein Ueberfluß von Produkten an Ort und Stelle gar nicht verwerthet werden kann, während die Bevölkerung einer andern Gegend seiner bedarf und ihn begehrt, da liegt die Errichtung solcher Kommunikationen in ihrer größten Vollkommenheit, also in der Gestalt von Eisenbahnen in den allseitigen Interessen. Sie muß nothwendig den Verkehr vermehren, weil sie die eine Gegend mit Bedürfnissen versieht, welche sie entbehrt, und der andern die Mittel an die Hand giebt, Bedürfnisse, welche ihr zeither fehlten, aus neugeschaffenen Hilfsquellen zu bezahlen.

In England sind die Entfernungen gering; kaum ist es halb so groß wie Deutschland; die Kommunikationen sind überall in dem besten Stande, die Bevölkerung ist überall sehr stark und nirgends giebt es Produkte, denen es an Ort und Stelle an Tauschwerth fehlt, die also ihre Verwerthung erst von der Anlegung von Eisenbahnen zu erwarten hätten.

Aber die Industrie ist in diesem Lande kolossal. Nicht nur ist der innere Verkehr dieses reichsten aller Völker größer, als der irgend einer andern Nation, sondern es wird auch durch seine Industrie so zu sagen der Weltmarkt mit seinem Bedarfe versorgt. Hundert Millionen der Bewohner Indiens sind seiner Industrie allein zinsbar und es übt über dieselben ein Monopol aus. In allen Meeren wehen seine Flaggen und an allen Küsten treiben seine Kaufleute Handel. Eine sehr große Menge der im Lande erzeugten Rohstoffe wird verarbeitet, eine noch viel größere Menge derselben aus dem Auslande zur Verarbeitung und theils zum inneren Verbrauche, theils zur Wiederausfuhr in veränderter Gestalt eingeführt. Der Verkehr zwischen seinen Hauptstapelplätzen London, Liverpool, Hull u. s. w., auf welchen die ausländischen Rohstoffe eingehen und von wo die gefertigten Fabrikate wieder ausgeführt werden, und zwischen den Gegenden, wo sie verarbeitet werden, den Manufakturdistrikten von Manchester, Stockport, Leeds, Birmingham, Sheffield, Nottingham u. s. w. ist unermeßlich.

Wollen diese Manufakturisten ihren Absatz auf dem Welt-

markte für die Dauer behaupten und im Beſitz des Vorzuges, den ſie über andere Länder erlangt haben, bleiben, ſo kann dies nur gegen möglichſt wohlfeile Preiſe und gegen möglichſte Sparſamkeit bei den Produktionskoſten geſchehen. Ueberall alſo, wo es angeht, da werden dieſelben vermindert und bei der Maſſe der Güter, welche ſich in England zwiſchen den Handelsplätzen und den Manufakturdiſtrikten hin und her bewegt, iſt eine, einzeln betrachtet, vielleicht unbedeutend ſcheinende Erſparniß, im Ganzen berechnet, doch von ſehr großem Belange. Noch bedeutender aber wird ſie dadurch, daß auch die vielen Geſchäftsreiſen, welche bei den ungeheuren Geſchäftsverbindungen zwiſchen den Seeſtädten und den Manufakturdiſtrikten ſtattfinden, in ungleich kürzerer Zeit und mit viel geringerem Aufwande gemacht werden können.

Daher ſind auch die Eiſenbahnen und Kanäle in England zunächſt und in der Hauptſache bis gegenwärtig nur zwiſchen den Handelsſtädten und den volkreichſten Manufakturdiſtrikten geführt; bloße Handelsſtädte unter einander ſind ſelbſtſtändig nicht durch dieſelben verbunden. Ihre Anlage wird durch das wohlfeile Eiſen und durch die Menge von Steinkohlen ſehr begünſtiget und es entſteht zwiſchen ihnen und den Eiſen- und Steinkohlenminen eine für beide Theile höchſt wohlthätige Wechſelwirkung, ſofern die Eiſenbahnen die weitere Verführung ermöglichen und den Verbrauch beider Mineralien vermehren, ihrerſeits aber durch den auf ſolche Weiſe vermehrten Transport hinwiederum begünſtiget werden.

Betrachten wir dagegen, beiden Ländern gegenüber, Deutſchland, ſo gehen dieſem alle hervorſtechenden und bei Nordamerika und England beſonders herausgehobenen Einzelnheiten und Eigenheiten ab. Deutſchland iſt ein überall mit hinreichender, an manchen Orten vielleicht mit überflüſſiger Bevölkerung verſehenes Land. Seine Fluren ſind ſämmtlich mehr oder minder gut angebaut und die Entwickelung der Induſtrie iſt überall in gleichmäßigem, naturgemäßem Fortſchreiten begriffen. Unangebautes und nicht benutztes Land giebt es gar nicht. Alles darinnen iſt gemäßiget. Ein gemäßigtes Klima bringt faſt in allen Gegenden dieſelben Produkte in hinreichen-

der Menge für den Bedarf hervor. Die Entfernung der entlegensten Punkte ist zwar viel größer als in England, aber immer noch mäßig; mäßige Ströme durchziehen seine verschiedenen Gegenden, in mäßigen Entfernungen ist es von guten Straßen nach allen Richtungen hin durchschnitten; es sind, gegen England gehalten, nur mäßige Kapitale zu Belebung der Industrie vorhanden, nur gering ist die Zahl der eigenen Schiffe, welche die See befahren, nur mäßig ist die jährliche Aus- und Einfuhr, und es fehlt nicht an Armen, die bereit sind, jede vorkommende Arbeit zu verrichten.

Wohl mögen in diesen mannigfachen Beschränkungen nichts desto weniger die Keime eines viel allgemeineren Wohlstandes liegen, als derjenige ist, welcher gegenwärtig England zu Theil wird, wo neben dem größten Reichthume auch die größte Zahl der Hilfsbedürftigen anzutreffen ist, und sie liegen gewiß darin, wenn man sie richtig beachtet, sorgsam pflegt und vor allem nichts durch künstliche Mittel übereilt; aber so viel geht doch klar hervor, daß bei uns die Verhältnisse sich ganz anders gestalten, wie in Nordamerika und England.

Alle von Nordamerika und England hergenommenen Beispiele und die daraus auf ähnliche Ergebnisse in Deutschland gezogenen Folgerungen müssen daher abgelehnt werden. Folgen, die in jenen Ländern zeither stets die Eisenbahnen begleitet haben, werden bei uns in manchen Fällen gar nicht, überall aber nur in sehr beschränkter Maße eintreten; denn Produkte ohne Tauschwerth an Ort und Stelle giebt es bei uns nicht, und der Umfang unserer Industrie steht mit dem englischen in keinem Verhältnisse und ist zudem über einen mehrfach größeren Raum zerstreut. Damit soll nicht gesagt werden, daß Eisenbahnen und Kanäle bei uns ohne Nutzen seyn würden, nur zur Warnung gegen allzuhoch gespannte Erwartungen, nur zur Vorsicht in Bezug auf die Auswahl der Unternehmungen sollen diese Bemerkungen Anlaß geben: denn es ist nach dem eben Gesagten auch klar, daß diese Unternehmungen weder in dem Umfange bei uns ausgeführt werden, noch den Nutzen, wie in Nordamerika und England, gewähren können.

§. 6.

Stellen wir nun die Frage: „was bewirken die Eisenbahnen im Allgemeinen und was werden sie in Deutschland bewirken?“ so geben unsere Tagesblätter die Antwort: „sie schaffen Reichthum und Verkehr und Beides werden sie auch in Deutschland thun, deshalb legen wir Hand an das Werk.“ Indessen scheint es, daß, genau genommen, diese Behauptung mehr einen Wunsch als eine Thatsache ausspricht. Der Mensch vermag überhaupt nicht zu schaffen oder zu vernichten, seine ganze Macht beschränkt sich in materieller Hinsicht nur darauf, Veränderungen in der Außenwelt hervorzubringen. Schon daraus erhellt das Mißliche jener Antwort; aber noch deutlicher geht es aus einer näheren Betrachtung des Wesens des Verkehrs hervor.

Aller Verkehr entsteht aus der Wechselwirkung des Ueberflusses und der Lust, ihn zu vertauschen, auf der einen, und des Mangels und Begehrs in Verbindung mit dem Vermögen, Aequivalente dafür zu geben, auf der andern Seite. Soll daher ein solcher zwischen zwei Orten, Gegenden oder Ländern stattfinden, so setzt er nothwendig eine Verschiedenheit der in beiden erzeugten und begehrten Produkte voraus, und wird um so größer oder um so geringer seyn, je größer oder geringer die Zahl dieser verschiedenartigen Produkte ist und in je größeren oder geringeren Maßen dieselben angeboten oder begehrt werden.

Die Verschiedenheit der Güter ist also das erste und nothwendige Element jedes Verkehrs; ohne dieselbe ist kein Verkehr möglich. Wie viele Eisenbahnen, Straßen und Kanäle man auch zwischen zwei Gegenden, welche ganz gleiche und für ihre Bedürfnisse völlig ausreichende Produkte um gleiche Gestehungskosten erzeugen, anlegen möchte, doch würde niemals ein Verkehr zwischen ihnen stattfinden können. Nur in der Maße, in welcher diese völlige Gleichheit verschwindet, tritt der Verkehr hervor und vermehrt sich mit der Verschiedenheit und der Masse der gegenseitig begehrten und angebotenen Güter. Nun erst kann er durch Eisenbahnen, Kanäle und Straßen befördert werden, niemals aber vermag er es,

da, wo die Elemente dazu fehlen, Reichthum und Verkehr im strengen Sinne des Wortes zu schaffen, d. h. da aus dem Nichts hervorzurufen, wo sie nicht sind.

In Amerika haben die Eisenbahnen allerdings Wirkungen gehabt, welche einem Schaffen von Reichthümern und Verkehr ähneln; sie haben nämlich den Transport mancher Güter, welche an Ort und Stelle ihrer Erzeugung gar keinen Tauschwerth haben, in solche Gegenden, wo sie fehlen, möglich gemacht und ihnen somit einen Tauschwerth gegeben oder denselben geschaffen. Es werden dort, mittelst derselben, Güter in den Kreis der wirthschaftlichen Güter gezogen, welche bis dahin ihren Besitzern ganz unnütz waren. Für die Besitzer wird daher, bildlich zu sprechen, eine Art Reichthum geschaffen, der früher für sie nicht vorhanden war; es wird ein Verkehr hervorgerufen, der früher nicht bestand. Indessen wird solches einmal nicht durch die Anlegung der Eisenbahn allein, ihre Richtung sey nun, welche sie wolle, ermöglichet, sondern lediglich dadurch, daß sie Gegenden in Verbindung setzt, unter denen ein reichlicher Austausch der Produkte möglich ist.

Hiernächst ist es blos der ganz besondere und eigenthümliche Zustand Nordamerika's, welcher diese Erscheinung in größerem Maßstabe möglich macht. Die großen, trennenden Räume, der Mangel an Bevölkerung und an guten Straßen in den entlegenen Gegenden ist es, welcher dieselbe hervorbringt. Schon gute Straßen würden ähnliche Folgen haben; statt deren fängt man dort aber gleich mit Eisenbahnen an. Alle diese Verhältnisse werden in England, Frankreich, Deutschland und in ganz Mittel-Europa nicht gefunden. Ueberall sind die Kommunikationen schon gut und nirgends giebt es in diesen Ländern nutzbare Erzeugnisse, denen es, selbst an Ort und Stelle, gänzlich an Tauschwerth fehlte.

Jene Antwort auf unsere Frage ist daher, streng genommen, selbst im Allgemeinen nicht richtig und könnte im äußersten Falle blos von Amerika wegen der dortigen eigenthümlichen Verhältnisse gelten.

Darauf aber, was sie in Amerika bewirkt haben, kommt es bei der Eisenbahnfrage nicht an, denn die Verhältnisse sind

nach Verſchiedenheit der Länder zu verſchieden. Es handelt ſich für uns lediglich darum, zu erfahren: was werden ſie in Deutſchland thun?

Um darüber ins Klare zu kommen, genügt es nicht, ſich mit den geprieſenen Folgen, welche ſie in andern Ländern gehabt haben, zu beſchäftigen, bei denen doch immer noch in Frage kommt, ob der Schluß post hoc, ergo propter hoc, auch richtig ſey; man muß vielmehr auf ihre nächſten und unmittelbaren Wirkungen zurückkommen, um daraus einen Schluß zu ziehen, welche Folgen dieſe auf unſern Verkehr äußern können.

§. 7.

„Die Eiſenbahnen", ſagt ein bekannter Schriftſteller mehr geiſtreich als erſchöpfend, „ſind eine Verdichtung des Raumes und der Zeit." Richtiger würde man vielleicht ſagen, ſie ſeien eine Abkürzung der Entfernungen, ein Näherrücken der Orte, Gegenden und Länder, das größte, Zeit und Koſten erſparende Erleichterungsmittel des Transports der Perſonen und Güter. Darin, und darin allein, beſteht das Weſen und die unmittelbare Wirkung der Eiſenbahnen.

Sehen wir nun auf die weiteren Folgen, welche ſich daraus entwickeln, ſo bilden ſich mehrere neue Verhältniſſe und Intereſſen, welche, wenn alles gut gehen ſoll, in einem Punkte zuſammentreffen müſſen, die aber leicht auch beſondere und abweichende Ergebniſſe herbeiführen können. Die Unternehmer erwarten Gewinn von ihrer Anlage, die Orte, welche zunächſt durch die Eiſenbahnen mit einander verbunden werden, Vermehrung ihres wechſelſeitigen Verkehrs, und der Staat mittelſt dieſer ſpeziellen Vermehrung auch eine Zunahme des Verkehrs im Allgemeinen. Es können ſich nun folgende Verhältniſſe daraus entwickeln: die verbundenen Orte erlangen wirklich eine Vermehrung ihres Verkehrs, und dieſe Vermehrung iſt ſo ſtark, daß ſie die etwa mögliche Verminderung deſſelben in andern Gegenden überwiegt. In dieſem Falle wird der Staat mit ihnen gewinnen, die Unternehmer werden gleichfalls ihre Rechnung dabei finden, die allſeitigen Intereſſen treffen zuſammen und das Unternehmen kann ein vollſtändig gelungenes genannt werden. Es läßt

ſich aber auch der Fall denken, daß der Verkehr unter den Ortſchaften ein ſehr lebhafter iſt, während ihr Verkehr mit anderen Plätzen, und der Verkehr in anderen Gegenden in Folge der angelegten Eiſenbahn über dieſe Vermehrung hinaus abnimmt. In dieſem Falle würde das Allgemeine verlieren, jene Städte aber und die Unternehmer könnten noch immer ihre Rechnung dabei finden. Endlich aber iſt noch möglich, daß der Verkehr dieſer Städte ſich zwar etwas hebt, daß er aber deſſenungeachtet nicht ausreicht, die Koſten der Eiſenbahn zu decken. In dieſem Falle kann das Allgemeine dabei etwas gewinnen oder verlieren, je nachdem der Verkehr, im Allgemeinen genommen, ſich dadurch mehrt oder mindert, die verbundenen Orte werden gewinnen, die Unternehmer aber nicht auf ihre Koſten kommen.

Welcher Fall aber auch eintrete, immer bilden die durch die Eiſenbahn verbundenen Orte und ihr Verkehr den Mittelpunkt, um welchen ſich alles dreht, von welchem aus daher auch alles abgewogen werden muß.

Deshalb hängt die Prüfung der Eiſenbahnfrage zunächſt von der Unterſuchung der Wirkungen ab, welche ſie auf die Orte, zwiſchen denen ſie läuft, äußert.

Wir haben oben geſehen, daß die Eiſenbahnen ein Näherrücken entfernter Orte und gleichſam eine Verdichtung der Bevölkerung hervorbringen. Ein ſolches Näherrücken, eine ſolche Verdichtung der Bevölkerung muß aber der Natur der Sache nach unter dieſer Bevölkerung neue und vermehrte Beziehungen und Verhältniſſe zu Wege bringen, denn je näher die Menſchen bei einander wohnen, um ſo häufiger werden natürlich ihre wechſelſeitigen Beziehungen und Verbindungen, um ſo häufiger wird nothwendig ihr gegenſeitiger Verkehr.

Daraus folgt, daß unter den durch eine Eiſenbahn verbundenen Orten nothwendig ein ſtärkerer Verkehr entſtehen müſſe als früher, wenn nur überhaupt die Elemente dazu, Verſchiedenheit der Produkte und Leiſtungen, gegeben ſind. Dieſer vermehrte Verkehr kann theils die Erzeugung von Urprodukten theils Fabriken und Manufakturen, theils aber auch den Handel treffen. Für die verbundenen Ortſchaften iſt dies gleichviel, aber nicht ſo für das Allgemeine; in dieſer Beziehung können die Folgen ſehr verſchieden ſeyn.

Betrachten wir zuerſt den Handel! Es iſt wahrſcheinlich, daß der Gütertransport, welcher vor Anlegung der Eiſenbahn zwiſchen den durch dieſelbe in Verbindung geſetzten Orten ſtattfand, ſich ſofort nach deren Anlegung der Eiſenbahn bedienen werde. Sofern aber die Rede blos vom Handel iſt, wollen wir gegenwärtig vorzüglich den Zwiſchenhandel ins Auge faſſen, welcher in der Vermittelung des Verkehrs zwiſchen verſchiedenen Ländern beſteht. Sind die Entfernungen groß, und iſt die Strecke, welche die Güter auf der Eiſenbahn zu durchlaufen haben, gering, ſo wird die dabei gemachte Erſparniß ebenfalls zu gering ſeyn, um ihre Wirkung bis auf die eigentlichen Konſumenten in herabgeſetzten Preiſen auszudehnen. Die Preiſe werden dieſelben bleiben und es wird ſich daher der Transport der Güter gegen frühere Zeiten ſchwerlich vermehren, weil, ſo lange der Preis derſelbe bleibt, kein Grund iſt, anzunehmen, daß der Begehr der Konſumenten und ſomit der Abſatz ſich mehren werde. Der durch die wohlfeilere Fracht erzielte Gewinn wird daher in den Händen der Kaufleute und Händler bleiben, ohne daß der Verkehr im Allgemeinen gemehrt wird. Indeſſen kann dadurch für die verbundenen Ortſchaften der Verkehr gewinnreicher werden, und dies iſt auch für das Ganze Gewinn.

Es läßt ſich aber auch ferner denken, daß der wohlfeilere Transport, wenn er auch ſeine Wirkung nicht bis auf die Konſumenten erſtreckt, dennoch einen vermehrten Transport auf der Eiſenbahn nach ſich ziehen kann, wenn ſolche Güter des Zwiſchenhandels, welche zeither die durch die Eiſenbahn verbundenen Orte nicht berührt haben, wohl aber in deren Nähe vorbeigeführt worden ſind, nach Anlegung derſelben ſich ihrer, um des wohlfeileren Transports willen, bedienen. Es wäre ferner möglich, daß, wenn die zum Zwiſchenhandel beſtimmten Güter eine ſehr große Strecke hindurch auf Eiſenbahnen transportirt werden könnten, ſich die Wirkungen der dadurch ermöglichten Erſparung an Transportkoſten bis auf die Konſumenten ausdehnen und durch herabgeſetzte Preiſe ausſprechen könnten. Indeſſen muß zweierlei dabei vorausgeſetzt werden; es müſſen nämlich die Transportkoſten einen bedeu-

tenden Theil des Preises, den die Waaren in dem zu ihrer Konsumtion bestimmten Lande haben, ausmachen, und die Waaren dürfen nicht in zu kleinen Portionen an die Konsumenten übergehen. Bei einem Kästchen mit Juweelen würde die größtmöglichste Ersparung an Transportkosten nicht merkbar seyn und es müßte die Ersparung schon sehr hoch steigen, wenn es möglich seyn sollte, sie bis auf die in einzelnen Briefen verkauften Stecknadeln wirken zu lassen. Dennoch liegen in der Mitte solcher und ähnlicher Extreme noch eine ganze Menge von Gütern, deren Preise, wenn sie mittelst einer weit geführten Eisenbahn transportirt werden könnten, sich niedriger zu stellen und dadurch stärkeren Abgang zu finden im Stande seyn könnten.

Dessenungeachtet dürfte von diesem Zweige des Verkehrs nicht so gar viel, und auch dieses nicht mit großer Sicherheit, zu rechnen seyn, weil der Zwischenhandel selbst auf mancherlei Weise gestört und zu Verfolgung einer andern Richtung veranlaßt werden kann.

§. 8.

Dagegen darf auf der andern Seite nicht unbeachtet bleiben, daß der Zwischenhandel, wie er vor Anlegung der zu seiner Vermehrung unabweislich erforderlichen größern Eisenbahnen bestand, wenn auch bei geringeren Massen von Waaren dennoch einer großen Anzahl von Menschen nützliche und einträgliche Beschäftigung gewährte. Die Waaren brachten eine viel längere Zeit auf dem Wege durch das Land zu; eine Menge von Fuhrleuten, Knechten und Schaffnern waren mit ihrem Transporte beschäftiget, zahlreiche Gasthöfe nahmen sie auf und die Wirthe fanden ihren Verdienst dabei; eine Menge von Handwerkern waren mit Erbauung und Herstellung der Wagen, Fertigung der Geschirre, mit dem Hufschlage beschäftiget, welche alle um diesen Verdienst kommen, wenn der Transport mit Blitzesschnelle auf der Eisenbahn geschieht. —

Wohl sagt man uns häufig, diese Leute könnten zu andern Geschäften übergehen und fänden in den Steinkohlen- und Eisenwerken, bei dem Baue der Eisenbahnen und der Führung der Dampfwagen wieder ihr Unterkommen. Aber die Erfah-

rung lehrt, daß dem nicht so ist. Beschäftigte der Transport auf der Eisenbahn eben so viele menschliche Hände, wie zum Transporte der gleichen Quantität Waaren mittelst der Landfracht beschäftigt werden, so würde es ganz unmöglich seyn, daß er wohlfeiler seyn könnte, und doch sehen wir, daß dies überall und zwar in bedeutender Maße der Fall ist. Nun liegt es aber doch sehr klar am Tage, daß, wenn z. B. der Zentner auf einer bestimmten Strecke einer Eisenbahn für 1 Thlr. 12 Gr. Fracht verladen wird, der früher mittelst des gewöhnlichen Landtransports für 3 Thlr. auf der nämlichen Strecke transportirt wurde, es völlig unmöglich ist, mit der Hälfte dieser Summe so viele Menschen zu bezahlen, wie früher mit dem doppelten Betrage. Es wird sich also die Summe der transitirenden Güter in dem gegebenen Falle auf das Doppelte erhöhen müssen, ehe die arbeitenden Klassen so viel wie früher dabei gewinnen.

Diese Vermehrung wird aber schwerlich sogleich eintreten, wogegen die Abnahme des früheren Verdienstes bei den Fuhrleuten, Schaffnern, Gastwirthen u. s. w. alsobald eintritt. Dabei geht aber nicht bloß ein Theil ihres Verdienstes, es gehen auch eine Menge von Kapitalien, welche auf Erbauung dieser Gasthöfe, Anschaffung des Schiffs und Geschirres u. s. w. verwendet worden sind, verloren.

Der Rath, zu einem andern Geschäfte überzugehen, ist ein zwar sehr gewöhnlicher, aber ziemlich trostloser. Bei den reißenden Fortschritten der Produktion und des Maschinenwesens in England ist auch möglichste Ersparung menschlicher Arbeit die Loosung, und es ist in der That so viel Arbeit dort erspart worden, daß der 5te oder 6te Theil der Bevölkerung überflüssig geworden ist und von Almosen lebt! — Eisenbahnen sind nichts anderes, als Maschinen, auf Ersparung menschlicher Arbeit bei dem Waarentransporte berechnet. Wer mag dafür stehen, daß, wenn sie zu schnell und in zu großem Umfange angelegt würden, nicht dieselben Folgen, wie sie in England durch die reißend schnelle Vermehrung der Maschinen veranlaßt wurden, sich zeigen könnten?

Jene Städte könnten demnach durch den vermehrten Zwi-

schenhandel wohl gewinnen, die Unternehmer könnten dabei bestehen, ob aber das Ganze dabei gewinnen würde, hängt erst vom Grade der Zunahme des Verkehrs ab.

§. 9.

Ein zweiter Punkt, welcher Beachtung verdient, ist der Konsumtionsverkehr der unmittelbar an und zunächst der Eisenbahn gelegenen Orte.

Diese Orte werden von den verschiedenen Bewohnern gegenseitig ungleich öfter als früher besucht werden, weil gegen frühere Zeit mittelst der Eisenbahn bedeutende Ersparnisse an Zeit und Kosten gemacht werden können.

Hier ist es ganz vorzüglich, wo ihre Annäherung große Wirksamkeit äußert.

Die Leichtigkeit und Wohlfeilheit des Transports, die Kürze der Zeit, binnen welcher derselbe bewerkstelliget wird, läßt schon erwarten, daß auch in Bezug auf die zur Konsumtion bestimmten Erzeugnisse ein besonders lebhafter Verkehr zwischen den verbundenen Ortschaften entstehen wird. Bei gleichen Gestehungskosten wird es möglich seyn, daß nunmehr auch Produkte der entfernter liegenden Ortschaften längs der Eisenbahn auf den an derselben befindlichen Marktplätzen erscheinen können, die früher, wegen der größeren Entfernung und des schwierigeren Transports, auf diesen Märkten nicht verkauft werden konnten. So kann z. B. mittelst der Eisenbahn der Markt mit täglichen Lebensmitteln, Butter, Milch, Eier und dergleichen aus ziemlich bedeutender Ferne versehen werden; Waaren von größerem Volumen und von größerer Schwere, als: Steine, Steinkohlen, Getreide u. s. w. lassen sich alle in größere Entfernungen transportiren als dies früher möglich war, oder auf dieselben Entfernungen um wohlfeilere Preise. Der Markt der an der Eisenbahn gelegenen Ortschaften wird erweitert; die Produkte, welche aus den längs der Eisenbahn gelegenen Ortschaften schon früher bezogen wurden, können nach der Errichtung derselben wohlfeiler bezogen werden und es können auch andere entferntere liegende Orte mit ihren gleichartigen Produkten in Mitbewerbung treten; es können endlich auch

neue Produkte daselbst mit Hoffnung des Absatzes auf den Markt gebracht werden, welche früher wegen zu großer Transportkosten nicht verkäuflich gewesen seyn würden, weil der Markt mit anderen zu gleichen Zwecken dienenden Produkten um wohlfeilere Preise versehen wurde, als die gewesen wären, um welche es vor Errichtung der Eisenbahn die fraglichen Gegenstände auf den Markt zu liefern möglich gewesen seyn würde. So hofft man z. B. mittelst der Leipzig-Dresdner Eisenbahn künftig dem Pirnaer Sandsteine, den Steinkohlen aus der Dresdner Gegend u. s. w. in Leipzig und den in jener Gegend an der Eisenbahn liegenden Orten Abgang zu verschaffen, den sie jetzt wegen zu theurer Fracht unmöglich haben können.

Diese Hoffnungen werden auch gewiß in größerem oder geringerem Grade verwirklicht werden, und es ist wohl nicht dem geringsten Zweifel unterworfen, daß der Konsumtionsverkehr der Orte, welche durch eine Eisenbahn mit einander verbunden werden, gar sehr zunehmen muß.

Dahingegen fragt es sich: ob dieser Zuwachs für den Nationalverkehr auch wirklich ein reiner Gewinn sey oder nicht? Um dies zu entscheiden, müssen wir den Gang, den die Sachen vor der Errichtung einer neuen Eisenbahn gehabt haben, mit dem vergleichen, den sie nach deren Anlegung nehmen werden. Wir wollen annehmen, es werde ein gewisser Markt, der A. heißen soll, mit einer Art von Bedürfnissen aus den zunächst liegenden Orten B. C. D. E. F. G. zur Gnüge versehen. Es wird in der Richtung von A. nach X. eine Eisenbahn angelegt, welche unter andern auch die Orte F. und G. berühret. Von diesem Augenblicke an werden nicht nur F. und G. in den Stand gesetzt werden, diese Produkte um billigere Preise nach A. zu liefern, als dies die Orte B. C. D. und E., die dieses Vortheils nicht genießen, im Stande sind, sondern es werden auch noch eine Menge anderer entfernterer, an der Eisenbahn gelegener Orte, H. I. K. und so weiter wegen der verminderten Transportkosten auf dem Markte zu A. als Mitbewerber von B. C. D. und E. auftreten, und es muß nun von zwei Dingen eins eintreten, nämlich es wird wegen des vermehrten Angebots der Preis der in Frage befangenen Pro-

ukte auf dem Markte zu A. so lange sinken, bis sich der Ab-
ıtz vermehrt und die vermehrte Nachfrage dem weiteren Sin-
en Grenzen setzt, oder es wird ein Theil der Produzenten aus
. C. D. E. F. das Feld räumen müssen, wenn die an der
isenbahn wohnenden Produzenten die Produkte in hinrei-
ender Anzahl billiger liefern können. Dieser letzte Fall
ird wahrscheinlich eintreten, denn die längs der Eisenbahn
ohnenden Produzenten werden ihre Produkte, da sie die-
lben billiger liefern können als früher, vermehren, sie wer-
n z. B. mehr Gartenfrüchte, Gemüse u. dergl. als früher
uen, und diejenigen Produzenten aus B. C. D. E., welche
egen höherer Gestehungskosten, die nach dem Betrage zu be-
chnen sind, um welchen sie auf den Markt zu A. von ihnen
liefert werden können, es nicht vermögen, mit ihnen Schritt
halten, von diesem Markte verdrängen. Die zunächst an
r Eisenbahn gelegenen Orte und Gegenden werden sich daher
bauen und ihre Produkte wie überhaupt ihr Konsumtions-
rkehr wird gar sehr zunehmen. Indessen geht doch schon aus
m oben angegebenen Beispiele im allgemeinen hervor, daß
gegen auf der andern Seite der Verkehr mit der übrigen
ngegend sich mindert und daß der vermehrte Verkehr der
rch die Eisenbahn verbundenen Orte unter sich nur durch
erdrängung eines Theils derjenigen Produzenten, welche frü-
r den Markt mit den nöthigen Bedürfnissen versehen haben,
zielt wird. So hofft man mittelst der Dresden-Leipziger Ei-
nbahn letzte Stadt z. B. mit Steinkohlen und Pirnaischen
andsteinen versehen zu können und es wird sich, wenn diese
offnung realisirt wird, der Absatz dieser Steinkohlen und
andsteine vermehren. Aber es liegt denn doch wohl vor Au-
n, daß dieser Absatz nur dadurch stattfinden kann, daß auf
r andern Seite weniger Holz, Ziegeln und andere Bausteine
Leipzig verbraucht werden, daß also diese Erwerbszweige
thwendig an Absatz verlieren müssen, da durchaus kein Grund
, anzunehmen, es werde, weil man nun mit Pirnaer Stei-
n bauen, mit Steinkohlen feuern kann, auch mehr gebaut
d mehr Feuerungsmaterial verbraucht werden als früher. Es
giebt sich daher, daß auch in Bezug auf den Konsumtions-

verkehr der durch eine Eisenbahn verbundenen Orte die Vermehrung desselben für das Ganze nicht reiner Gewinn ist, sondern daß sie auf Kosten anderer Ortschaften und des zwischen ihnen und den an der Eisenbahn liegenden Ortschaften früher stattgefundenen Verkehrs erfolgt. Der Verkehr mehrt sich auf der einen und mindert sich auf der andern Seite. Ist die Vermehrung größer als die Verminderung, so muß auch das Ganze dabei gewinnen; ist sie es nicht, so wird das Allgemeine weder gewinnen noch verlieren, oder es wird verlieren, je nachdem sich Gewinn und Verlust ausgleichen oder letzterer überwiegend ist.

Auch hier kann die gewöhnliche abweisende Redensart, diejenigen Produzenten, welche dadurch vom Markte verdrängt werden, könnten ihre Produkte anderswo verkaufen, nicht genügen. Sie brachten sie denn doch auf den fraglichen Markt, weil sie dieselben da vortheilhafter als irgendwo anders absetzen konnten, und hätten sie gewiß nicht dahin gebracht, wenn ihnen ein anderer Markt gleichen Absatz oder mehr Vortheil versprochen hätte. Werden sie demnach von dem gewählten Markte verdrängt, so müssen sie sich nothwendig einen andern suchen, der ihnen schon früher weniger Vortheile versprach, welche nun sich noch mehr vermindern werden, weil die durch ihren Zutritt vermehrte Mitbewerbung nachtheilig auf die zeither daselbst gewöhnlich bezahlten Preise zurückwirken muß. Finden sie daher auch neue Absatzwege, so wird dies in der Regel nur unter weniger vortheilhafter Bedingung geschehen; es kann aber auch kommen, daß sie ihre Produktionen überhaupt vermindern müssen. In dem einen wie in dem andern Falle ist der Schaden, den sie erleiden, unbezweifelt.

§. 10.

Es bleibt nun noch übrig, die Wirkung der Eisenbahnen in Bezug auf die Fabrikation im Großen zu betrachten, und es scheint, daß dies für Deutschland wenigstens der am meisten ins Auge zu fassende Punkt seyn dürfte. Werden zunächst von den Hauptstapelplätzen oder Märkten der Gegend in bedeutende Fabrikgegenden Eisenbahnen gelegt, so stellen sich dabei mehr-

sache sehr beachtliche Vortheile heraus. Zuerst wird die Fracht der in großen Massen herbeizuziehenden Stoffe aller Art von den Stapelplätzen bis zu den Fabriken, und die Fracht der daraus gefertigten Fabrikate aus den Fabrikorten auf die Stapelplätze und größeren Märkte sich sehr bedeutend billiger stellen als früher; sodann wird die Hin- und Rückfracht in bedeutend kürzerer Zeit zu bewerkstelligen seyn, ein Gewinn, der unter Umständen von großer Bedeutung seyn kann; endlich werden die nöthigen und häufig vorkommenden Geschäftsreisen der Fabrikanten nach diesen Haupthandelsplätzen sehr abgekürzt und sie ersparen dabei gegen frühere Zeiten an Kosten sowohl als auch an Zeit. An Orten und in Gegenden, wo die Fabrikation in großem Maßstabe betrieben wird, muß das Zusammentreffen aller dieser Vortheile nothwendig eine nicht unbedeutende Ersparniß an den Gestehungskosten der Fabrikate veranlassen, welche ihnen ein Uebergewicht über andere Fabrikorte, die dieses Vortheils nicht theilhaftig sind, gewähren und eine Ausbreitung ihrer Produktionen zur Folge haben. Diese Vermehrung derselben wird um so größer seyn, je besser sich die in Frage befangenen Produkte zu weiterer Verführung eignen. Sie können dann mit größerem Vortheile auf den Weltmarkt gebracht werden und da einen ungleich vermehrteren Absatz finden, als dies früher der Fall war. Dann aber ist es keinem Zweifel unterworfen, daß sich die Produktion weit über das früher erzeugte Quantum hinaus vermehren kann, und daß bei dieser vermehrten Produktion ungleich mehr menschliche Arbeit in Bewegung gesetzt wird, als deren durch die Anlegung der Eisenbahn ins Stocken gekommen ist, und es wird sich, wenn andere Fabrikgegenden nicht gleichfalls mittelst der Eisenbahnen sich helfen, immer mehr Fabrikation in die Gegend ziehen, welche zuerst von der Eisenbahn Gebrauch macht.

§. 11.

Aus diesen Andeutungen ergiebt sich:

1) Daß die Eisenbahnen den Orten, welche durch sie in Verbindung gesetzt werden, in jedem Falle größeren oder geringeren Nutzen bringen, daß aber dieser Nutzen, soweit

er sich auf den Zwischenhandel und den Konsumtionsverkehr und ihre Vermehrung bezieht, gewöhnlich nur auf Kosten anderer Gegenden erreicht werden kann.

2) Daß Eisenbahnen zwischen den Manufaktur-Orten und Handelsplätzen größere und gemeinnützigere Resultate gewähren können,

und daß

3) Eisenbahnen der letzteren Art alle Vortheile auch in Bezug auf den Konsumtionsverkehr und den Zwischenhandel in sich vereinigen. [1])

Es erfolgt ferner daraus, daß es nachtheilig seyn würde,

4) allzulange Strecken von Eisenbahnen, die lediglich auf den Zwischenhandel berechnet sind, und keine größeren Orte berühren, anzulegen, [2])

und daß

5) die Anlegung zu großer Strecken von Eisenbahnen und einer zu großen Anzahl derselben auf einmal dadurch, daß allzu viele Menschen zu gleicher Zeit in ihrem zeitherigen Verdienste zugleich gestört werden, jedenfalls nachtheilig auf das Gemeinwohl wirken müßte.

Für diejenigen aber, welche Eisenbahnen anlegen oder wenigstens sich mit ihren Kapitalien dabei interessiren wollen, mögen sich nachfolgende Regeln entwickeln lassen.

1) Eisenbahnen, welche große Manufakturorte mit großen Handelsplätzen oder Märkten in Verbindung setzen, versprechen den glücklichsten Erfolg und den meisten Gewinn.

2) Hiernächst empfehlen sich Eisenbahnen, welche Güter, deren Transport mit Schwierigkeiten verbunden ist, die aber in manchen Gegenden im Ueberflusse vorhanden sind, in solche Gegenden schaffen, wo sie fehlen und bei nicht zu hohen Preisen begehrt werden.

3) Zunächst diesen stehen Eisenbahnen, welche sehr volkreiche große Städte mit einander verbinden.

---

*) Aus diesen Gründen würde es unstreitig vorzuziehen gewesen seyn, wenn die Dresden-Leipziger Eisenbahn über Chemnitz geführt worden wäre.

**) Besondere Verhältnisse, wie sie bei der zwischen Mannheim und Basel beabsichtigten Eisenbahn eintreten, können eine Abweichung von dieser Regel rechtfertigen.

4) Alle übrigen Arten von Eisenbahnen bieten für den Staat, wie für die Unternehmer nur zweifelhafte und ungewisse Vortheile

und sind

5) mit um so größerer Wagniß verbunden, je länger die Strecke ist, welche die Bahn durchlaufen soll.

Mögen diejenigen, welche ihre Kapitalien in solchen Unternehmungen anlegen wollen, dieß wohl erwägen. Nach allen Aussichten wird es nicht an den verschiedenartigsten Plänen und Entwürfen, so wie an der Anpreisung derselben fehlen, und es scheint, daß das Publikum nur allzugeneigt ist, ihnen zu folgen. Daher wird es an der Zeit seyn, daran zu erinnern, wie viele Kapitalien in England, dem gepriesenen Musterlande, schon bei joint stock companies, bei Kanälen und selbst bei verunglückten Eisenbahnprojekten verloren worden sind. — Möge man daher vorsichtig und umsichtig bei der Auswahl der Unternehmungen verfahren, nicht zu große Unternehmungen zu gleicher Zeit beginnen und solche Punkte dazu wählen, durch deren Verbindung am wahrscheinlichsten die allseitigen Interessen gleichmäßig gefördert werden. *)

*) In England giebt es schon jetzt mehr als eine Eisenbahn, deren Aktien weit unter Pari stehen, obschon die Entfernungen dort überhaupt geringer sind als in Deutschland, und aus einer von dem Gouverneur von Pennsylvanien am 12. Decbr. 1835 erlassenen Botschaft an die gesetzgebende Versammlung ergiebt sich, daß die in diesem Staate geführten Eisenbahnen und Kanäle die Länge von 1360 engl. Meilen erreichen, einen Aufwand von 30,000,000 Thalern erfordert und im Jahr 1834 912000 Thaler eingebracht haben. Durchschnittlich erreicht dieß kaum 3 Procent und doch ist die Rede von einem der bevölkertsten Staaten in Amerika. Da es aber jedenfalls darunter Eisenbahnen giebt, welche höheren Ertrag abwerfen, so ergiebt sich daraus sogleich, daß ein Theil derselben viel weniger abwerfen müsse, daß also nicht alles Gold ist, was glänzt. Außerdem kann ein Krieg, oder die wahrscheinlich nicht mehr ferne Erfindung, die Chausseen mit Dampfwagen zu befahren, den Werth solcher Aktien in einem Augenblicke von dem höchsten Standpunkte auf einen sehr niedrigen zurückbringen. — —

Zweite Abtheilung.

Ueber Banken.

§. 12.

Eine zweite Maßregel, von welcher man sich große Erfolge verspricht, ist die Errichtung von Banken. In Bayern ist eine solche der Ausführung nahe, in Sachsen wird die Errichtung einer Nationalbank lebhaft besprochen.

Ueber den Nutzen solcher Anstalten ist durchgängig nur eine Stimme, aber über den Wirkungskreis und die Verwaltung derselben finden getheilte Ansichten statt, die in Bezug auf eine in Sachsen zu errichtende Bank in der vorjährigen Generalversammlung des Industrie-Vereins für das Königreich Sachsen auf dem Wege mündlicher Diskussion erörtert worden sind.

Die dort zwar nur in Beziehung auf Sachsen ausgesprochenen verschiedenen Ansichten können indessen als Repräsentanten der verschiedenen in Deutschland über diesen Gegenstand herrschenden Meinungen dienen, und mögen somit als Leitfaden zu den nachstehenden Bemerkungen über diesen hochwichtigen Gegenstand dienen.

Es wird nämlich darüber gestritten: ob die Banken, die, wie überall, wo ihre Wirksamkeit sich über ein ganzes Land erstrecken soll, wo man nicht bloße Erleichterung des Verkehrs, sondern Unterstützung der Industrie von ihnen erwartet, natürlich Zettel ausgeben und Darlehne machen müssen, ihre Operationen lediglich auf die Industrie beschränken oder auch auf den Ackerbau, namentlich auf Darleihen an Grundstücksbesitzer ausdehnen, und ob sie als reine Privatanstalten betrachtet oder unter Garantie und Verwaltung der Regierungen gestellt werden sollen?

Die erste ist die materielle, die zweite mehr eine formelle Frage, darum müssen wir die erste zunächst einer genaueren Prüfung unterwerfen.

§. 13.

Auch in Bezug auf die Vortheile, welche Banken gewähren, scheinen zuvörderst die großen Wirkungen, welche sie in England und besonders in Nordamerika hervorgebracht haben, vor Augen zu schweben. Aber es scheint, daß die damit verbundenen Nachtheile weniger als sie es verdienen, beachtet werden, und daß das gerechte Mißtrauen, welches das Studium der Geschichte gegen das Papiergeld erregen muß, ganz unberücksichtigt bleibt. Einerseits will man ihnen den gleichen Wirkungskreis wie in Amerika anweisen, und bringt andrerseits Verwaltungsformen in Vorschlag, die, wie die Geschichte lehrt, noch immer von Zeit zu Zeit üble Folgen gehabt, und die größte Verwirrung in dem Geldwesen der Völker herbeigeführt haben. Ein Blick auf den Gang der Dinge, wie er in Amerika sich bildet, und auf die Geschichte der einzelnen Banken mag daher nicht unnütz seyn, um zu zeigen, was man nach den Lehren der Erfahrung davon zu hoffen und dabei zu besorgen habe.

§. 14.

In Amerika hat die Bank der vereinigten Staaten zu Philadelphia das Recht, Comtoirs in allen Staaten zu errichten, welche Zweigbanken genannt werden. Sie sind ermächtiget, den Personen, die es wünschen, Anweisungen zu geben, die überall in der Union zahlbar sind.

Die Scheine, welche die Bank ausstellt, werden in allen Kassen wie baares Geld genommen und die Bank ist gehalten, jeden ihr produzirten Schein mit baarem Gelde einzulösen. Weigert sie sich dessen, so kann der Inhaber des Scheins sie vor Gericht belangen und sie würde verurtheilt werden, nicht nur den Betrag des Scheins und die seit der Präsentation aufgelaufenen Zinsen, sondern auch die Kosten zu bezahlen.

Der Kredit, welchen das Gesetz auf diese Weise schafft, ist für die Banken so viel werth wie baares Geld und macht es möglich, daß sie den produktiven Klassen als Austausch gegen die reellen Güter, welche sie erhalten, nur einfache Repräsentationszeichen, bloße Schuldurkunden und nichts anderes geben können.

Die amerikaniſchen Banken nehmen auch Depoſiten an, aber ſie laſſen ſich etwas für die Aufbewahrung von dem Deponenten bezahlen und leihen dennoch das Depoſitum aus, von dem ſie auf dieſe Weiſe auch Zinſen beziehen.

Sie leihen aber nicht bloß dieſes Geld aus, ſondern geben auch Anleihen auf Hypotheken in Bankſcheinen.

An Entlehnern fehlt es nicht und die Bank bringt nicht nur alles Geld an, was ſie zu entlehnen hat, ſondern auch alles Papier, was ſie auszugeben nur immer der Klugheit angemeſſen findet. Dadurch kommt bei weitem mehr Geld in Umlauf, jeder entſchließt ſich eher, zu kaufen und Geſchäfte zu machen, die außerdem ſeine Vermögensumſtände nicht geſtattet haben würden. So ſteigen allmälig die Preiſe.

Dieſe Steigerung macht ſich anfänglich nur bei den Waaren bemerklich, bald aber dehnt ſie ſich auf Ländereien und auf Häuſer aus; ganz zuletzt erſt berührt ſie den Arbeitslohn. Die Induſtrie, der Unternehmungs- und Spekulationsgeiſt findet ſich angeregt und alle Geſchäfte ſcheinen vortrefflich zu gehen.

Dieſer Zuſtand der Dinge wäre allerdings wünſchenswerth, wenn es möglich wäre, die Preiſe immer im Steigen zu erhalten. Aber unglücklicherweiſe zieht die Geſellſchaft dieſen Vortheil von dem Papiergelde nur ſo lange, als die Verausgabung der Noten ſteigt, oder höchſtens noch eine kurze Zeit nachdem ſie ihr Maximum erreicht hat. Wenn aber dieſe Anſtalten fortfahren, immer neue Scheine auszugeben, ſo ſteigt bald der Preis der Produkte ſo hoch, daß es, die Transportkoſten und Zölle eingerechnet, nicht mehr möglich iſt, ſie ins Ausland zu verkaufen. Kein Austauſch kann mehr ſtattfinden und um ſich Waaren zu verſchaffen, muß man mit baarem Gelde auf dem Markte erſcheinen.

Da nun die Bankſcheine auswärts keinen Kurs haben, ſo muß der Handeltreibende dieſelben an der Bank gegen baares Geld umſetzen; die Banken, welche ihren baaren Vorrath bald erſchöpft ſehen, gehen an ihre Schuldner und fordern Zahlung. Die Maſſe des im Umlaufe befindlichen Geldes wird auf doppelte Weiſe vermindert durch die Ausfuhr des baaren Geldes und durch die Verminderung der im Umlaufe befindlichen No-

ten. Die Preise müssen also eben so schnell wieder fallen als sie früher gestiegen sind und die Kaufleute können sich ihrer Waaren nur mit Verlust entledigen. Leute, welche Verbindlichkeiten eingegangen hatten, die mit dem Kurse des in Umlauf befindlichen Geldes im Verhältnisse standen, besitzen, seitdem die Menge dieses Geldes vermindert ist, nicht mehr die Mittel, ihre Verbindlichkeiten zu erfüllen. Es ist möglich, daß die Ländereien, die Häuser, die Waaren, auf denen ihre Schulden hypothezirt waren, sich noch in ihren Händen befinden; allein der Ertrag der Ländereien wirft vielleicht nicht mehr die Hälfte der Summe ab; die sie bedürfen, um die Interessen des Ankaufskapitals abzutragen; die Häuser geben nicht mehr Miethzins genug, um davon die Interessen der Hypothekenschuld abzutragen und die Waaren werden, wenn man sie überhaupt verkaufen kann, unter dem Ankaufspreise losgeschlagen.

Dann werden weder Wechsel noch Promessen honorirt und man befindet sich in der Unmöglichkeit, seine Schulden zu bezahlen. Der Schuldner, der auf seine Forderung an einen Dritten rechnete, um zu bezahlen, kommt in den Fall, es nicht thun zu können. So greift das Uebel immer weiter um sich; man hört nur von Bankrotten sprechen, und einige glückliche Spekulanten ernten allein die Früchte der Arbeit und der Sparsamkeit ihrer betriebsamen Nachbarn.

Die Verminderung der Bankscheine hat eine Verminderung des Preises aller Waaren zur Folge. Bald aber erscheint wieder Geld, die Banken fassen wieder Muth und der vorige Prozeß beginnt aufs Neue.

Ein ganz besonderer Nachtheil ist der, daß bei vermehrter Ausgabe der Banknoten die Gegenstände, deren Preise schon durch eine natürliche Ursache steigen, noch mehr vertheuert werden, während auf der andern Seite die Beschränkung der umlaufenden Geldmasse die Preise derjenigen Waaren, welche schon aus einer natürlichen Ursache fallen, noch mehr herabdrückt.

Der Arbeitslohn wird durch eine Vermehrung der Banknoten fast gar nicht berührt. Der Arbeiter kann lange zusehen, wie Alles, was er in seiner Familie braucht, im Preise steigt, ohne daß darum der Tagelohn gleichmäßig stiege.

Im Jahre 1831, wo ſehr ſtarke Verausgabungen von Banknoten ſtattfanden, ſtiegen zu Philadelphia die Miethzinſe und die Waaren jeder Art, ja ſogar die Lebensmittel, auf eine früher nie gekannte Höhe, aber dieſes Steigen berührte den Tagelohn gar nicht, der ſich auf ſeinem alten Standpunkte erhielt. Die Vermehrung und Verminderung der in Umlauf geſetzten Bankſcheine hat auf die Operationen der Manufakturiſten den nachtheiligſten Einfluß. Jede Vermehrung derſelben veranlaßt ſie, ihre Geſchäfte auszudehnen. Nicht als ob gerade ſie von den Banken entlehnten; es iſt genug, daß Leute Anlehne machen, um ihre Manufakte zu kaufen. Dieſe machen große dringende Beſtellungen, und um ihre Magazine wieder zu füllen, fabriziren die Manufakturiſten ohne Maß fort, bis die Banken ihre Anleihen und Diskonto's einſchränken, worauf die Beſtellungen eben ſo ſchnell minder dringend und minder zahlreich werden. Die Waaren häufen ſich nun in den Magazinen der Manufakturiſten, die oft zu den größten Opfern ſich entſchließen müſſen, um aus der Verlegenheit zu kommen, in welche ſie durch ihr Zutrauen auf die Stetigkeit des Handels und die Kraft des Papiergeldes geſtürzt wurden.

Wenn der Tagelohn durch ſolche Schwankungen nicht ſo ſchnell berührt wird, ſo liegt der Grund blos darin, daß die Wirkungen der Vermehrung oder Verminderung der Banknoten die verſchiedenen Zweige der Induſtrie auf verſchiedene Weiſe treffen. Durch die Beſchränkungen in der Ausgabe der Noten werden aber ſtets eine Menge mehr oder minder bedeutender Fabriken zu Grunde gerichtet, eine Menge von Menſchen findet ſich ohne Arbeit, wirft ſich aus Noth auf andere Gewerbszweige und drückt nun durch Mitbewerbung den Arbeitslohn herab. —

Langſamer, aber auf eine nicht minder fühlbare Weiſe, empfindet der Ackerbau die nachtheiligen Wirkungen dieſer Schwankungen. Ein bemerkenswerthes Beiſpiel ergab ſich 1825 in den ſüdlichen Staaten. Dort fanden ſich vor dieſem Zeitpunkte nur wenige Banken, aber gegen denſelben waren mehre errichtet worden, welche ihre Operationen in der bereits bezeichneten Weiſe begannen. Um dieſen bisher ungekannten Geldüberfluß zu benutzen, unternahmen wagende Spekulanten rieſenhafte

Baumwollenpflanzungen, und die Folge davon war, daß der Markt bald mit Baumwolle überfüllt wurde, die nirgends mehr Absatz fand. Der Bankrott dezimirte die unglücklichen Spekulanten und um das Unglück voll zu machen, schlug die Maisernte fehl. In weniger als 9 Monaten wurden 6 Grafschaften aus einem großen Wohlstande in die tiefste Armuth gestürzt.

Auf die schlagendste Weise jedoch äußert die Vermehrung und Verminderung der Banknoten ihren Einfluß auf das Grundeigenthum. Der Wunsch eines jeden Menschen, ein dauerndes Einkommen zu besitzen, veranlaßt, sobald die Banken viele Scheine ausgeben, eine Menge Menschen zu Spekulationen in Grundeigenthum. Da es in Amerika Sitte ist, nur einen Theil des Grund und Bodens zu bezahlen und für den Rest Hypothek zu geben, so steigert die Vermehrung der Banknoten den Preis des Grundeigenthums bedeutend. Dagegen fällt er auch eben so bedeutend, sobald das Papiergeld selten wird. Zu Philadelphia und in mehrern großen Städten ist es allgemeine Sitte, für den Grund und Boden, auf welchem Gebäude errichtet werden sollen, nichts zu bezahlen, sondern sich zu einer jährlichen Rente zu verpflichten. Wenn das Papiergeld im Ueberflusse vorhanden ist, finden sich stets Leute, welche auf Spekulation Häuser bauen und für den Boden dazu eine hohe Rente zu bezahlen versprechen. Sobald aber das Papiergeld der Banken seltner wird und die Geschäfte ins Stocken gerathen, so müssen sie oft die Hälfte, ja ihr ganzes Vermögen dabei opfern, um sich nur der Rente zu entschlagen. Kurz nach dem letzten Kriege sah man zu Philadelphia ein Haus, welches vor wenigen Jahren 10,000 Dollar zu bauen gekostet hatte, um 5 Dollar ausbieten, aber Niemand mochte es haben, weil die darauf liegende Rente den Ertrag überstieg.

§. 15.

Nicht viel geringer sind die Nachtheile, welche das Bankwesen von Zeit zu Zeit über England gebracht hat. Im Jahre 1792, in den Jahren 1814 bis 1816, und 1825 und 1826 fielen eine große Menge von Landbanken; in den Jahren 1814 — 1816 92 und in den Jahren 1825 und 1826 58.

Ihr Ruin brachte eine ſolche unerhörte Menge von Fallimenten und Unglück zu Wege, als man ſich, etwa die Miſſiſippi-Unternehmung in Frankreich ausgenommen, kaum erinnern kann.

§. 16.

Beide Beiſpiele beweiſen im Großen, daß, wenn das Bankſyſtem, wie Niemand zweifelt, einen Theils ſehr großen Nutzen hat, ihm andern Theils auch ſeine Schattenſeite nicht fehle, und mögen jedenfalls zur Warnung gegen alle Uebertreibungen dienen. Mögen die eben berührten nachtheiligen Folgen auch lediglich in dem Mißbrauche dieſer Anſtalten und in den dabei vorgekommenen Mißgriffen ihren Grund haben, ſo ſollten ſie uns doch überall zur Belehrung dienen und zur höchſten Vorſicht auffordern; ſie ſollten uns beſtimmen, den Wirkungskreis der Banken lieber zu beſchränken als auszudehnen, wenn dies nicht anders als auf die Gefahr hin, die Banknoten auf eine alles Maaß überſchreitende Weiſe zu vermehren und dadurch ähnliche nachtheilige Erſcheinungen herbeizuführen, geſchehen kann, und wir ſollten um ſo vorſichtiger ſeyn, je mehr uns die Erfahrung lehrt, daß faſt alle dergleichen Banken ohne Unterſchied, wie vorſichtig man auch dabei verfuhr, um einer nachtheiligen Vermehrung der Noten bei der Begründung ſchon vorzubeugen, dennoch in dieſen Fehler verfallen oder auch aus andern Gründen in Verlegenheit gerathen ſind, und dadurch das Geldweſen der Staaten, in denen ſie wirkten, oft für viele Jahre in die größte Verwirrung geſtürzt haben.

Die Londoner Bank wurde im Jahre 1695 errichtet und ſchon im Jahre 1697 kam ſie in Verlegenheit; es entſtand, was der Engländer ein run upon the bank nennt. Er war jedoch mehr durch die eingetretene äußerſt weit gegangene Kipperei und Wipperei entſtanden, weshalb es hinreichte, die geringhaltige Münze zu verrufen und durch neue zu erſetzen, um der Sache ein Ende zu machen.

Ein zweiter Vorfall ähnlicher Art entſtand durch den Einfall des Prätendenten in England und ſeinen Zug auf London im December 1745. Aber die Verlegenheit verſchwand nach wenigen Tagen wieder, als man erfuhr, daß er ſich wieder nach Schottland zurückgezogen habe.

Der dritte Fall dieser Art ereignete sich im Febr. 1797, als die Furcht einer Landung der Franzosen in England erst den Ruin einiger Privatbanken und sodann einen solchen Andrang zu Auswechselung der gerade damals viel weniger als die unmittelbar vorhergehenden Jahre betragenden Noten der Bank von England*) veranlaßten, daß sie nur durch einen am 26. Febr. 1797 erlassenen Geheimenrathsbefehl, welcher die Bank von der Verpflichtung, ihre Noten mit baarem Gelde einzulösen, dispensirte, von dem gänzlichen Untergange gerettet werden konnte.

In Folge dieses Ereignisses wurde das Papiergeld so entwerthet, daß es im Jahre 1814 über 25 Proc. verlor. Die Ordnung wurde erst im Jahre 1821 in Folge der Verordnung 59 Georgs III. c. 78 (gewöhnlich Herrn Peels Verordnung genannt) vom Jahre 1819 wieder hergestellt.

Die Geschichte der französischen Bank unter Law ist bekannt. Unterm 2. Mai 1716 errichtet, belief sich schon im Jahre 1719 der Betrag ihrer Noten auf 1000 Millionen Livres, stieg bald bis auf 2500 Millionen und schon unterm 21. Mai 1721 wurden die Noten auf die Hälfte des Nennwerthes herabgesetzt.

In Rußland steht das Papiergeld noch gegenwärtig etwa 25 Prozent, die Wiener Bankzettel fielen bis auf 12½ Prozent und wurden ungefähr zu diesem Preise eingelöset.

Die schwedische Bank wurde unter Karl XI. errichtet und von der Regierung und den Ständen garantirt. Ihre Geschäfte bestanden vornehmlich darin, daß sie Geld auf bewegliche und unbewegliche Pfänder lieh und zugleich Wechselgeschäfte betrieb. Ihre Schuldverschreibungen waren an den Vorzeiger zahlbar und liefen auf unbestimmte Zeit, so daß man sein Geld einziehen konnte, wenn man wollte. Unter diesen Umständen gingen ihre Geschäfte ganz gut, bis sie dieselben weiter ausdehnte und Noten ausgab. Schon im Jahre 1735 war durch eine königliche Verordnung die Anleihe auf Immobilien und Eisen

*) Die Summe der ausgegebenen Noten betrug am 25. Febr. 1797 noch 8,167,949, da sie doch 1795 noch 10 und 12,000,000 Pfund Sterling betragen hatte.

erlaubt worden und durch eine weitere Verordnung vom 8 Mai 1739 wurden die früher schwierigen Bedingungen erträglicher gemacht und die Zinsen von 6 Proz. auf 5 Proz. herabgesetzt. Im Jahre 1747 waren gegen 37 Millionen in Banknoten ausgeliehen und der Kurs sank schon bedeutend; in den nächsten 9 Jahren waren 178½ Millionen verliehen und die Verlegenheit wurde immer drückender. Dennoch fuhr man auf dem eingeschlagenen Wege fort und der Zins wurde sogar, um die Leihbegierigen noch mehr anzulocken, auf 4 Proc. herabgesetzt. Der beabsichtigte Zweck wurde erreicht und es wurden von 1757 bis 1762 noch ungefähr 296 Millionen ausgeliehen.

Durch diese ungeheure Vermehrung der umlaufenden Geldmasse wurden ähnliche Erscheinungen wie in Nordamerika veranlaßt. Die Leichtigkeit, Anleihen zu erhalten, veranlaßte viele Leute, Landgüter zu kaufen, und der Preis derselben stieg so, daß die mehresten Käufer nur 3 Prozent Einkünfte davon beziehen sollten, während sie doch der Bank 4 oder 5 Prozent Zinsen zu geben hatten.

Nun ging die Verlegenheit an; der Noten waren viel zu viele und ihr Kurs sank immer tiefer. Erst im Jahre 1776, also nach 14jähriger Unordnung und eben so langen Verlusten, gelang es, die Geldangelegenheiten Schwedens wieder auf einen festeren Fuß zu bringen, aber noch jetzt sind die Folgen derselben nicht ganz verschwunden.

Die Bank zu Kopenhagen wurde im Jahre 1737 als Assignations-, Wechsel- und Leihbank errichtet. Schon bald nach ihrem Beginne litt sie in Folge vorgenommener Veränderungen im Münzfuße. Im Jahre 1762 mußte sie der Regierung große Vorschüsse machen, die im Jahre 1773 bis auf 11 Millionen anstiegen. Die Noten wurden demnach sehr vermehrt. Der Kurs derselben fiel bedeutend, alles baare Geld verschwand und man hatte Noth, selbst die kleinsten Noten in baares Geld umzusetzen. Nur erst, als 1791 eine neue Bank angelegt wurde, nahmen die Sachen eine bessere Wendung.

So sehen wir demnach, daß fast alle bekannten Banken, welche längere Zeit bestanden haben, die Uebel, welche mit dem Papiergelde in der Regel verbunden sind, auch über die Staa-

ten, in denen sie errichtet wurden, gebracht haben, sei es nun, daß zu große Vermehrung der Zettel, oder Regierungsmaßregeln, oder politische Ereignisse dazu Anlaß gaben.

Welche Vorsichtsmaßregeln wir daher auch bei uns treffen möchten, schwerlich doch wird es möglich seyn, dieser Gefahr ganz zu entgehen. Immer aber wird es noch am sichersten seyn, die Zwecke der Banken so sehr zu vereinfachen als möglich, weil nur dann ihre Wirksamkeit sich am kräftigsten äußern und die etwaigen Nachtheile durch größere Vortheile aufwiegen kann.

§. 17.

Von diesem Gesichtspunkte aus kann es unmöglich gebilligt werden, zu Unterstützung der Industrie und zu Darlehnen an die Grundbesitzer ein und dasselbe Institut benutzen zu wollen. Beide Zwecke sind zu verschieden, um ohne Nachtheil vereinigt werden zu können, und der letzte Zweck muß beinahe bei einer Zettelbank zu Mißbräuchen in Bezug auf die Emission der Noten führen.

Industrie und Handel sind beweglicher Natur, und Banken sind im Grunde nichts als kaufmännische Anstalten im größeren Maßstabe. Sollen sie daher bestehen, so müssen auch sie beweglicher Natur seyn und den Gesetzen der kaufmännischen Geschäfte folgen. Nun ist aber das erste Erforderniß zu einem guten Fortgange des kaufmännischen Geschäfts, daß der Unternehmer so viel wie möglich seine Fonds und seine Waaren immer in seiner Hand zu möglichst freier Disposition behält, um zu jeder Zeit und ungehindert so darüber verfügen zu können, wie es der Gang seines Geschäfts insbesondere und die Bewegung des Handels im Allgemeinen erfordern. Er kann daher wohl seine zeitweilig disponiblen Fonds zu anderweiten Geschäften benutzen, z. B. zum Discontiren ꝛc., aber diese Geschäfte müssen sich in kurzer Zeit realisiren lassen, so daß, wenn der Augenblick kommt, wo er deren zu Erfüllung der von ihm eingegangenen Verbindlichkeiten bedarf, er auch wieder im Stande ist, frei darüber zu verfügen. Er wird daher seine Fonds mit Sicherheit nur gegen Aequivalente weggeben, die an deren Stelle auf solche Weise in seine Hand kommen, daß er zu jeder Zeit

darüber eben so frei und mit eben dem Erfolge, wie über seine Fonds verfügen kann, keinesweges aber darf er es wagen, sein Geld auf Hypotheken auszuleihen, weil er nie die Gewißheit hat, dieselben in dem Momente, wo es nöthig ist, wieder in Geld umsetzen zu können — mit einem Worte, er kann seine Kapitale, ohne sich den größten Gefahren auszusetzen, nicht fixiren.

Die Banken sind in dem gleichen Falle, nur daß ihre Lage noch bedenklicher ist, und die Nachtheile, welche daraus für sie hervorgehen, noch größer sind und in ihrer ganzen Schwere auf den allgemeinen Wohlstand zurückwirken.

Der einzelne Kaufmann kann sich in solchem Falle, wenn er gedrängt wird, vielleicht durch Cession der Hypothek an seinen Gläubiger retten. Aber dies kann die Bank nicht thun, die ihre Noten bei offener Kasse und gegen baares Geld einlösen muß, und bei der ersten Note, die sie nicht baar einlösen kann, wie gering auch ihr Betrag und wie groß dagegen die Summe der der Bank selbst zuständigen hypothekarischen Forderungen seyn möge, sofort ihren ganzen Kredit verlieren würde.

Damit ist schon die Unvereinbarkeit einer Leihanstalt für Grundbesitzer mit einer Zettelbank ausgesprochen. Eine nähere Erörterung der Art, wie sich die Dinge in der Ausführung gestalten können, wird diese Behauptung bestätigen.

§. 18.

Jede Zettelbank hat vor einzelnen Banquiers den Vortheil voraus, daß vermöge des größern Kredits, welchen sie genießt, sie Papiergeld ausgeben kann und daß sie dieses Papiergeld über den Betrag ihrer wirklichen Fonds vermehren, also von einer weit größeren Summe als wirklich in das Geschäft eingelegt wird, Nutzen ziehen kann.

Indessen haben wir aus den vorstehenden Andeutungen aus der Geschichte der hauptsächlichsten Banken ersehen, daß dieselben auch ohne ihr Verschulden durch Regierungsmaßregeln oder politische Ereignisse in Verlegenheit kommen können. Zu ihrem Bestehen ist es daher unerläßlich, daß nicht nur der ursprüngliche Fonds der Bank nicht angetastet, sondern stets zu Einlösung der Noten bereit gehalten werde, oder daß, wenn

dieß ja geſchieht, ſowohl dafür, als für alle von ihr zu machenden Geſchäfte ſich den Beſitz und die freieſte Dispoſition über die ihr zu machenden Gegenſätze verſchaffe, ſo daß ſie ſtets im Stande iſt, dieſelben ſofort zu realiſiren und zu Einlöſung der Noten zu verwenden. Verſehen ſie dieß, ſo iſt die Verlegenheit da und die übelſten Folgen ſind nicht zu vermeiden, wie gut auch die pekuniären Verhältniſſe derſelben ſich übrigens ſtellen möchten.

Dieß war der Fall der Bank von England im J. 1797. Sie ſtand bei der Regierung in einem Vorſchuſſe, der die Summe der noch einzulöſenden Noten überſtieg; da er aber nicht ſofort realiſirt werden konnte, ſo half Alles nichts. Es bedurfte einer außerordentlichen Maßregel, um die Bank, d. h. Englands Verkehr zu retten und die Nachtheile derſelben wurden in den Schwankungen des Geldweſens noch lange hinaus gefühlt; nur erſt 24 Jahre nachher gelang es, die Ordnung wieder herzuſtellen.

Auf der andern Seite giebt die Verbindung einer förmlichen Leihanſtalt für Grundbeſitzer mit einer Bank eine Gelegenheit, die Noten, und ſomit auch den Gewinn der Bank, zu vermehren, die ſo verführeriſch iſt, daß ihr ſelten widerſtanden wird. Es giebt dieß Anlaß zu einer alles Maaß überſchreitenden Vermehrung der Zettel, welche begierig genommen werden, weil dieſe große Vermehrung des Circulationsmittels einen ſcheinbaren, mehr oder minder großen, Wohlſtand herbeiführt.

Wir haben geſehen, daß in Schweden in kurzer Zeit die Summe von 560 Millionen zu Anleihen an Grundbeſitzer verwendet, daß alſo ſo viele Noten ausgegeben wurden. Nehmen wir an, daß kein Zettel aus der Bank gekommen ſey, für welchen ihr nicht der Werth verpfändet war, ſo waren dieſe 560 Millionen der Werth des Kapitals der verpfändeten Güter, Kroneinkünfte, Baarſchaften und inſonderheit des Eiſens, welches man an Ausländer nicht verkaufen konnte. Dieſer ganze Reichthum war indeſſen kein neu geſchaffener, kein vervielfältigter Reichthum, wie man ſich ſo gern in den Entwürfen zu Errichtung neuer Banken pomphaft auszudrücken pflegt, ſondern es war ein ſchon vorhandener, es war der Werth an verpfändeten Grundſtücken und Effekten, welche ſo zu ſagen mobiliſirt und in den Umlauf geſtürzt wurden, da früher nur der

Ertrag derſelben in Zirkulation gekommen war. Eine ſolche Vermehrung der Zirkulationsmaſſe mußte nothwendig einen lebhaften Verkehr und hohe Preiſe, alſo allen Schein großen Wohlſtandes mit ſich führen, und ſo geſchah es auch. Es entſtanden aber zugleich auch alle Erſcheinungen eines wirklich vergrößerten Wohlſtandes zunächſt der Klaſſen, welche von dem Bankkredite unmittelbaren Gebrauch machten.

Ein im 6ten Bande des Büſching'ſchen Magazins abgedrucktes Mémoire sur la banque de Stockholm läßt ſich darüber folgendermaßen aus: „Es iſt bekannt, daß der ſchwediſche Adel nicht reich iſt. Aber ungeachtet ſeiner Armuth und der in vielen Dingen beſtehenden Theuerung iſt er dem Aufwande und dem Wohlleben ſehr ergeben. — So lange man bei der Bank nicht anders als auf bewegliche Pfänder leihen konnte und es große Mühe koſtete, bei Privatperſonen zu einer Anleihe zu gelangen, war es für die mehreſten eine unvermeidliche Nothwendigkeit, von ihren Einkünften zu leben. Seitdem man aber dieſes Hilfsmittel gegeben hat, läuft alles in Menge herbei, um bei der Bank Geld zu leihen, und es ſind wenige Familien, deren Landgüter und Hämmer nicht der Bank größtentheils verpfändet wären. Zwar machten die Stände auf dem letzten Reichstage (1756) die Verordnung, daß ein Jeder nach Ablauf eines Termins die erſten Jahre ein, hernach zwei Prozent abzahlen ſollte. Da aber der Adel zum Gelderwerben kein anderes Mittel hat, als Aemter und Poſten, die nicht ſehr einträglich ſind, ſo iſt zu fürchten, daß man endlich zu dem Verkaufe der verpfändeten Ländereien werde ſchreiten müſſen."

(Büſchings ſämmtl. Schriften über Banken und Münzweſen, S. 415.)

Die nachfolgenden Ereigniſſe, vom Jahre 1762 an, beſtätigten dieſe Beſorgniſſe nur allzuſehr und es konnte dieß nicht anders ſeyn, denn es wurde, wie aus der vorſtehenden Schilderung klar hervorgeht, vom Kapitale gezehrt, und ſolches Gebahren mußte ſich in Schweden damals beſtrafen, wie es ſich überall und zu allen Zeiten beſtrafen muß. Der papierne Reichthum verſchwand und große Verluſte der Einzelnen und eine Zerrüttung des ganzen Geldweſens, veranlaßt durch die übermäßigen Emiſſionen von Noten, folgten.

§. 19.

Es kann kaum anders kommen, als daß ähnliche Folgen überall eintreten, wo man sich bestrebt, das seiner Natur nach Unvereinbare zu vereinigen. Eine Bank, welche zugleich den Grundbesitzern Darlehne macht, hat noch viel weniger Anhalt, den Bedarf an Noten richtig zu ermessen und das dem Verkehre entsprechende Verhältniß nicht zu überschreiten, als wenn sie sich bloß mit rein industriellen Operationen befaßt.

Das eben angeführte Beispiel Schwedens beweiset, und das Beispiel Rußlands, — wo hundert Millionen Rubel neuer Banknoten zur Unterstützung der Gutsbesitzer geschaffen und von diesen eben so schnell und ohne eigentlichen Nutzen für die Verbesserung des Landbaues, wie in Schweden, lediglich zu Konsumtionen verwendet wurden, — bestätiget es, daß nicht der wahre Bedarf der Nation, sondern blos die durch die Verzehrung von Kapitalien zum Nachtheile des Ganzen, welches den Verlust übertragen muß, vermehrte Konsumtion der Einzelnen, die Vermehrung der Zirkulationsmittel verlangt, und daß dieses Verlangen der Einzelnen eine Zeit lang und so lange die Kapitalien, die sie verzehren, noch widerhalten, durch den ungestörten Umsatz der vermehrten Zirkulationsmittel begünstiget ist. Da aber der dadurch herbeigeführte lebhaftere Verkehr lediglich auf künstlichen und nicht nachhaltigen Mitteln, nämlich auf der Verzehrung von Kapitalien, beruhet, so muß er nothwendig mit diesen seine Endschaft erreichen, d. h. es kann, so wie die Quellen desselben, die Kapitalien, verzehrt sind, derselbe nicht mehr in der zeitherigen Maaße fortgesetzt werden. Von diesem Zeitpunkte an tritt sofort zu Tage, daß eine zu große Menge Banknoten emittirt sind, und alle daraus entstehenden nachtheiligen Folgen treiben ihr verderbliches Spiel.

Aber so lange der künstlich herbeigeführte Verkehr dauert, werden die Banknoten gern genommen, und die Unternehmer der Bank werden, so lange Noten begehrt und ohne Anstand genommen werden, um so weniger Bedenken tragen, sie dem Verlangen gemäß zu vermehren, als eben dadurch ihr Gewinn steigt und sie, wie die Einrichtung gewöhnlich ist, im schlimmsten Falle nichts wagen als ihre Einlage, wegen der sie sich

vielleicht durch große Dividenden längst, ehe der Verlust eintritt, entschädiget haben.

Aber die Erfahrung lehrt, daß bei Banken, die nicht lediglich Privatunternehmungen sind, dieser Fall nicht einmal eintritt, weil bei Banken von größerem Wirkungskreise die Regierungen allezeit auf solche Weise bei ihrer Erhaltung interessirt sind, daß sie auf die eine oder die andere Art interveniren, um die Bank aufrecht zu erhalten. Dies geschah 1776 in Schweden, 1797 in England und 1773 in Dänemark.

Die Unternehmer der Banken haben daher in keiner Art ein großes Interesse, die Emissionen der Noten, so lange sie noch begehrt werden, zurückzuhalten oder zu verweigern, und sie werden um so mehr begehrt werden, je weiter der Wirkungskreis der Banken ausgedehnt wird. In eben dem Maaße aber wächst auch die dem allgemeinen Wohlstande von Seiten der Banken drohende Gefahr, und sie wächst um so mehr, wenn, wie es fast unabweislich ist, sobald die Banken Gelder gegen Hypotheken ausleihen, der größte Theil ihrer Außenstände fixirt ist und nicht nach Gefallen zu Einlösung der Noten in jedem Augenblicke verwendet werden kann. Je größer die Zahl der Noten ist, welche die Bank ohne sofort disponiblen Gegenwerth ausgegeben hat, um so gewisser und größer muß bei dem ersten Anstoße die Verwirrung seyn, um desto herbere Verluste müssen nothwendig daraus hervorgehen.

Eine Verbindung der Banken mit einer Leihanstalt an die Grundbesitzer kann daher unmöglich anempfohlen werden und muß dem, der die vorliegenden Erfahrungen beachtet, um so verwerflicher scheinen, als der Nutzen einer solchen Anstalt für die Emporbringung des Landbaues noch sehr bezweifelt werden muß.

Die Erfahrung lehrt nämlich, daß der allergrößte Theil dieser Anlehen lediglich zu Deckung von Schulden oder wohl auch zu Befriedigung persönlicher Bedürfnisse verwendet wird, ohne daß die Produktion oder der Landbau, als Gewerbe betrachtet, den mindesten Nutzen davon bezieht, wie das Beispiel Schwedens und das Beispiel der in einigen Provinzen Preußens stattfindenden Kreditvereine hinlänglich beweiset. Dergleichen Anleihen unterstützen nur die Personen und erhalten sie

vielleicht eine Zeit lang länger, als sonst der Fall gewesen seyn würde, im Besitze. Für das Allgemeine aber sind sie eben so nutzlos und wegen des viel größeren Umfanges der in Anspruch genommenen Kapitalien ungleich gefährlicher als die Unterstützungen einzelner Unternehmer, ohne daß diese einen entsprechenden und disponiblen Gegenwerth dafür einsetzen. Läßt sich nun vollends der angegebene Zweck auf eine eben so entsprechende und für das Ganze viel weniger Gefahr bringende Weise durch Kreditvereine, wie sie in Schlesien, der Kur- und Neumark ꝛc. bestehen, erreichen, so dürfte wohl auch das Ueberflüssige der Vereinigung einer solchen Leihanstalt mit den Banken noch neben dem Gefährlichen so klar zu Tage treten, daß davon nicht weiter die Rede seyn kann.

§. 20.

Nach den gegebenen Prämissen muß auch die Frage über die zweckmäßigste Verwaltungsform beantwortet werden. Die Ueberschwemmung des Staats mit einer zu großen Menge Papiergeldes ist ein so allgemeines und so großes Uebel, daß die Regierungen dagegen nicht gleichgültig seyn können, und die Erfahrungen in Nordamerika und England bestätigen es, daß Privatunternehmungen wenig geeignet sind, Ziel und Maaß in Emission ihrer Noten zu halten. Es wird dies auch in andern Ländern kaum geschehen, weil das Interesse der Unternehmer mit dem allgemeinen Interesse in diesem Punkte in direktem Widerspruche steht. Je mehr Noten ausgegeben werden, desto größer ist die Aussicht auf Gewinn, ohne daß dadurch die Wagniß vermehrt wird, weil das Höchste, was die Unternehmer verlieren können, nur der ursprüngliche Einsatz ist, wegen dessen sie sich, wenn die vergrößerten Geschäfte nur eine Zeit lang gehen, sehr gut schadlos halten können. Sie können also ein ganzes Land ins Unglück und in Verwirrung stürzen und dennoch für ihre Personen und ihr Vermögen nicht nur völlig geborgen bleiben, sondern sogar Gewinn dabei gemacht haben.

Einige Sicherheit dagegen gewährt die Einrichtung der schottischen Banken, bei denen jeder einzelne Theilnehmer mit seinem ganzen Hab und Vermögen den Banknoteninhabern für die Realisirung ihrer Noten haften muß. In der That haben

auch bei den Handelskrisen in England nur sehr wenige schottische Banken fallirt. Doch mag dies neben diesem Umstande auch wohl seinen Grund theils in dem geringeren Umfange, aber sicherern Betriebe der Geschäfte in Schottland, theils in dem Wegfall der Beschränkung der Zahl von Theilnehmern seinen Grund haben, während nach einem erst in neuerer Zeit aufgehobenen Gesetze in England die Provinzial- oder Landbanken nicht mehr als sechs Theilnehmer haben durften.

Gewiß ist die Verpflichtung der Theilnehmer, mit ihrem Gesammtvermögen für die Einlösung der Noten zu haften, eine sehr gute Maßregel. Nur ist sehr die Frage, ob nicht auf der andern Seite bei uns, wo man an solche Unternehmungen noch weniger gewöhnt ist, es auf solche Bedingung hin an Theilnehmern, um einen hinreichenden Fonds zusammen zu bringen, fehlen möchte.

§. 21.

Daher scheint es nothwendig, daß für jeden Fall noch andere Garantieen gegen eine zu große Vermehrung der Banknoten gegeben werden, und zwar würde dieß in Deutschland — das in so viele einzelne Staaten getheilt ist, deren jeder wiederum seine eigene Bank haben will — um so nothwendiger seyn, als da, wo nur eine einzige Bank wirkt, und, wie dies in den kleineren Staaten durchgängig der Fall ist, wirken kann, weil ihr Einfluß auf die Gewerbe und den Wohlstand des Staats nothwendig ungleich größer seyn muß als da, wo deren viele in Wirksamkeit sind, wie in England und Schottland. Dort stürzt mit einer Bank alles zusammen, hier bleibt selbst in den stärksten Krisen, wie die Erfahrung gelehrt hat, immer noch der größere Theil stehen.

§. 22.

Soll aber eine Bank unter irgend einer Kontrole stehen, so kann diese nicht füglich von einer andern Seite ausgehen als von der Seite der Regierung, die als Repräsentantin des allgemeinen Interesses am meisten dabei betheiligt ist, daß die Zahl der Noten nicht zu sehr vermehrt werde. Freilich lehrt die Erfahrung, daß nicht selten die Regierungen selbst es ge-

wesen sind, welche direkt oder indirekt durch Anleihen, oder um sich Geld zu besonderen Ausgaben zu verschaffen, zu einer schädlichen Vermehrung der Noten Anlaß gegeben haben, und man muß sich leider eingestehen, daß es nie und auf keine Weise möglich seyn wird, eine ganz sichere Garantie gegen die von der Vermehrung des Papiergeldes stets zu befürchtenden Nachtheile ausfindig zu machen, vielmehr zeigt die Erfahrung, daß dergleichen schädliche Emissionen mit und ohne Zuthun der Regierungen erfolgt sind. Indessen scheint es doch immer noch sicherer zu seyn, eine Kontrole der Regierungen anzunehmen, als Alles dem Privatinteresse anheim zu geben. Doch würde diese Kontrole niemals in eine eigentliche Verwaltung übergehen dürfen, wenn nicht ein großer Theil der Vortheile, welche die Banken der Industrie wie den Unternehmern gewähren können, verloren gehen sollte. Nicht nur würden sich die Verwaltungskosten bedeutend mehren, sondern es würde auch jede gewagtere Unternehmung unterbleiben müssen, sobald die Verwaltung von Seiten des Staats geführt würde. Es würden also die Fabrikanten und Kaufleute nicht die erforderlichen Unterstützungen erhalten und die Unternehmer würden nicht den größtmöglichen Gewinn beziehen.

Es würde vielmehr hinreichen, wenn von Seiten des Staats Maßregeln dahin genommen würden, daß die Unternehmer die Zahl der Banknoten nicht willkührlich vermehren könnten, und daß die Summen, für welche unterzeichnet ist, auch wirklich in die Bank eingelegt werden.

In Nordamerika, wo die Errichtung der Banken lediglich der Privatwillkühr überlassen worden ist, ist dies nicht immer der Fall gewesen und es schreiben sich manche Bankbrüche daher.

Eine Kontrole von Seiten der Regierungen giebt wenigstens die größtmögliche Sicherheit, die man erwarten kann, und sollte eine Regierung vielleicht durch unabweisliche Verhältnisse genöthigt werden, in einer Vermehrung der Banknoten für dringende Zwecke das einzige Hilfsmittel zu finden, so tritt doch dieser Fall minder oft ein, als er möglich ist, wenn alles blos der Willkühr der Unternehmer anheim gestellt bleibt, welche bei der willkührlichen Vermehrung der Banknoten, beson-